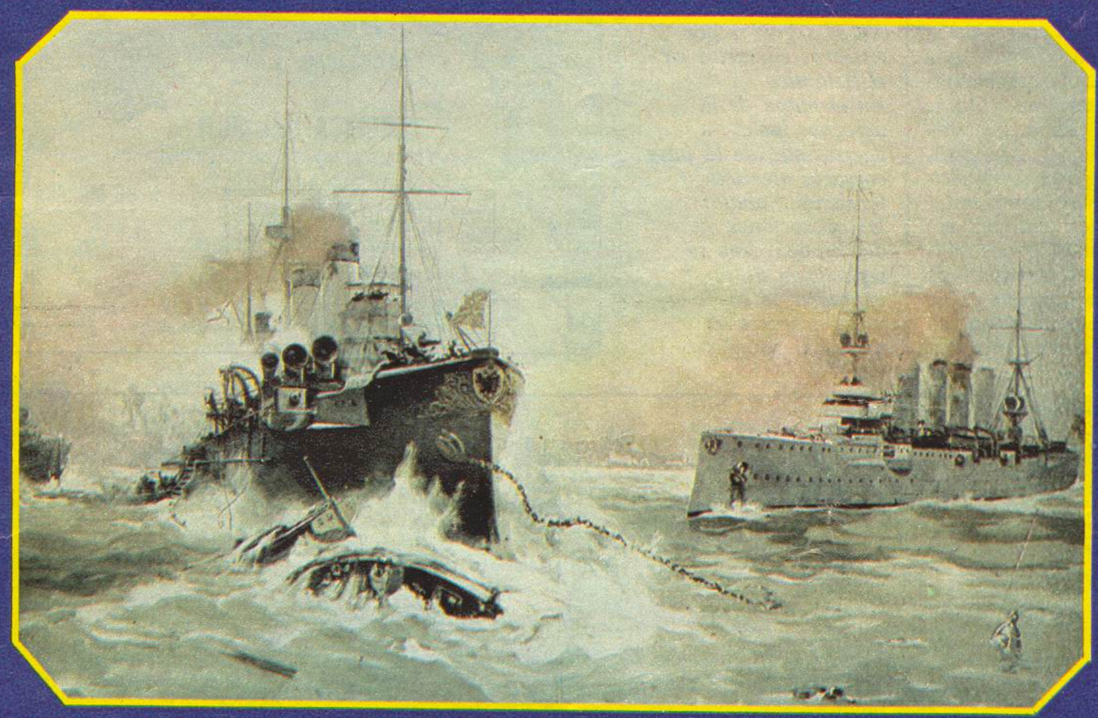
LA VANGUARDIA

1914-18 * 1939-45

GRANDES BATALLAS



NAVALES

Por Giorgio Giorgerini

Fascículo 2

LA GUERRA COLONIAL CORSARIA

La situación colonial

En agosto de 1914, cuando estalló la guerra, Alemania poseía territorios coloniales en Africa, en Asia y en el océano Pacífico. En Africa, Alemania poseía el Camerún, Togo y el Africa occidental alemana, en la vertiente atlántica, y Tanganika, en el océano Indico. La economía de estas colonias era activa y el tráfico marítimo se realizaba casi exclusivamente por compañías nacionales que utilizaban modernos buques. En las colonias vivía un número limitado de alemanes, ya que aún no había aparecido la emigración masiva, frenada por las difíciles condiciones ambientales. Las colonias de Asia y Oceanía (Tsingtau en China, las islas Marianas, Carolinas, Marshall, Palau, Samoa y parte de Nueva Guinea en el Pacífico) también tenían una población europea escasa, reducida a unos pocos militares y funcionarios gubernativos o de compañías comerciales. Todas las colonias estaban unidas con la madre patria mediante una

Rutas seguidas por cruceros corsarios en el Atlántico. En el mapa de la derecha: las operaciones de la nave corsaria alemana Karlsruhe; *abajo: las operaciones del* Emden, *tras su separación de la escuadra de cruceros, y las operaciones del* Königsberg.



Servicio cartográfico de «La Vanguardia»

Servicio cartográfico de «La Vanguardia»

Texto e ilustraciones sacadas del volumen **«Grandi battaglie navali»**. C. 1981. Gruppo Editoriale Fabbri, Milano.



Un momento de la oposición alemana al desembarco aliado en Tanga (Tanzania) en noviembre de 1914. Las lejanas colonias alemanas tuvieron su suerte echada ya desde el primer día de la guerra. Su principal tarea fue la de resistir a ultranza, en donde fuera posible, en un intento de distraer las fuerzas enemigas del teatro bélico principal

eficaz red de cables submarinos telegráficos y de estaciones radiotelegráficas de gran potencia.

Las bases navales en las colonias alemanas se limitaban a la lejana Tsingtau, en el septentrión de la China y que era la más importante, mientras que en Africa las hipotéticas bases de Dar-es-Salaam y de Duala no disponían de la capacidad y las infraestructuras técnicas y logísticas necesarias para albergar y proteger a las escuadras de barcos de guerra. Se trataba tan sólo de mediocres puertos mercantiles, con pocos muelles, escasos depósitos de combustible y de otras provisiones, y pocas o ninguna posibilidad de que se pudiesen realizar en los mismos reparaciones de cierta envergadura.

Las tropas de guarnición en las posesiones coloniales eran más bien escasas. Por otra parte, tampoco Gran Bretaña ni las otras potencias europeas disponían en las colonias africanas de un dispositivo militar numeroso. Por consiguiente, las colonias alemanas no representaban un gran peligro para los aliados. En cambio, la situación era diferente, al menos al principio, por cuanto atañía a la posibilidad de que las mismas sirviesen de refugio y escondrijo a los barcos que la Marina germana pudiese utilizar como «corsarios» contra el tráfico enemigo. Además, la red radiotelegráfica existente en estas colonias representaría otra valiosa ayuda para las operaciones de las naves corsarias. En efecto, fue precisamente la existencia de estas estaciones radiotelegráficas lo que dio empuje a las operaciones bélicas coloniales: la primera operación ofensiva fue la que llevaron a cabo los anglofranceses contra la emisora de Kamina, en Togo, el 12 de agosto de 1914.

Las posesiones insulares en el Pacífico cayeron rápidamente en manos japonesas y británicas, así como también Tsingtau en China.

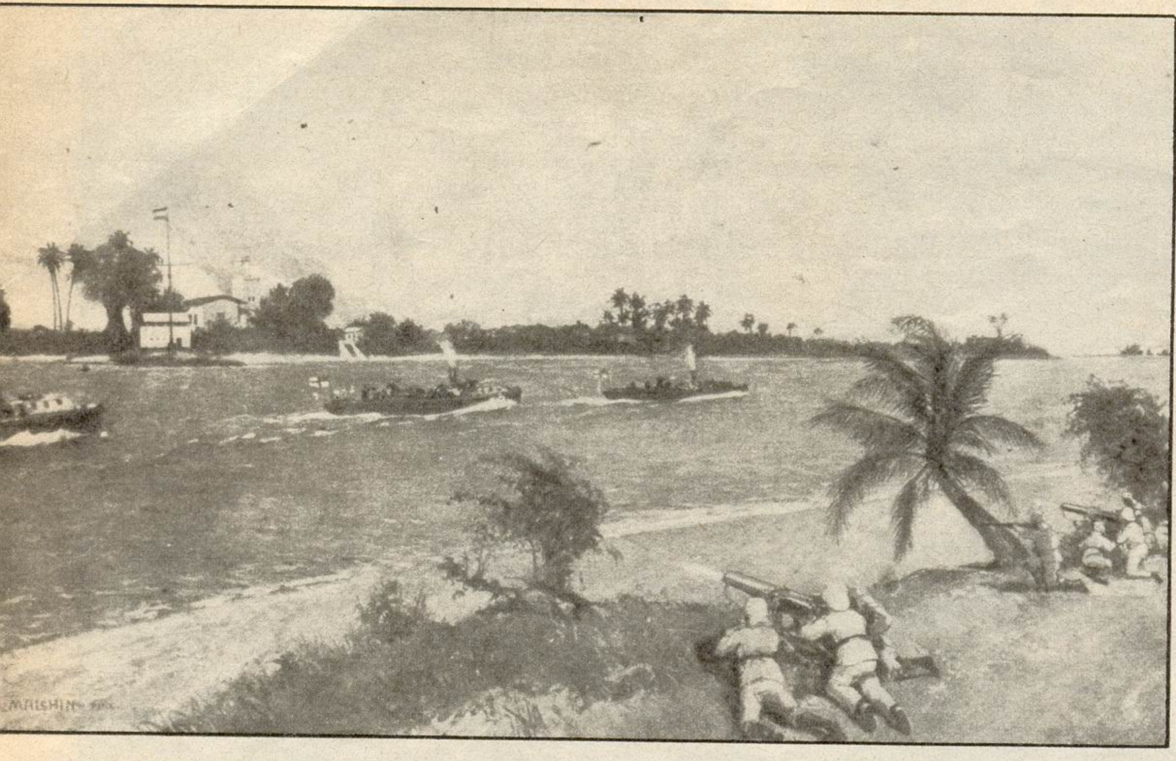
Idéntica suerte corrieron las colonias africanas: en el Camerún, en donde la lucha fue más dura y prolongada, se registró también la intervención de fuerzas navales anglofrancesas que operaron en apoyo de los desembarcos en las cercanías de Duala y a lo largo del curso del río Camerún. Página aparte merece Tanganika, en donde las operaciones bélicas no habrían de terminar hasta el final del conflicto.

El crucero «Königsberg»

En el marco de la guerra de Tanganika se inserta la historia del **Königsberg**, crucero ligero alemán que al comienzo del conflicto se encontraba en el puerto de Dar-es-Salaam. Este buque, de unas 3.400 toneladas de desplazamiento y capaz de desarrollar una velocidad de casi 24 nudos, era mucho más moderno y veloz que los cruceros británicos destacadas en el océano Indico y en la zona del Cabo de Buena Esperanza, el más rápido de los cuales no lograba superar los 21 nudos. La búsqueda del **Königsberg** por parte de las unidades británicas, pocas en número y en un área marítima muy vasta, se presentaba bastante difícil. Los británicos —aun contando con la facilidad que les suponía la disponibilidad de las excelentes bases de Diego Suárez, en el norte de Madagascar; de Mombasa, en Kenya, y de Zanzíbar, que se encontraba apenas a 50 millas de las costas de Tanganika—, emplearon sus buenos once meses antes de interceptar y destruir el crucero germano. Por otra parte, la tarea de la Royal Navy no era sencilla: las costas de Tanganika son muy ricas en ensenadas en las que un barco como el **Königsberg** podía ocultarse con facilidad, con gran riesgo para el tráfico, ya que a lo largo de estas cosas pasaban (y pasan) importante rutas estratégicas como Suez-India, Sudáfrica-India, Suez-Sudáfrica, etcétera.

Frente a la nave alemana, se abría la enorme extensión del océano Indico, sus islas lejanas y semidesérticas, y la posibilidad de encontrar naves nacionales mercantes, expresamente destacadas en la zona, que podrían ser utilizadas para el apoyo logístico. Una organización preestablecida en este sentido permitiría al **Königsberg** infligir graves daños al enemigo. Por suerte para éste, el mando naval alemán no había trazado planes previos para la utilización del crucero en la guerrilla naval. El resultado fue que causas técnicas y la mediocridad en el mando impidieron que el **Königsberg** aprovechase todas sus posibilidades.

Cuando comenzaron las hostilidades, los británicos sabían que el crucero se encontraba en la zona, pero hasta el 20 de septiembre no tuvieron noticias del mismo: en efecto, el **Königsberg**, después de haber capturado el 6 de agosto el buque carbonero británico de 6.000 toneladas **Cify of Winchester**, se había mantenido apartado de las rutas y las zonas en donde corría el riesgo de poder ser avistado. En aquel período, diversos hundimientos que se habían producido en el océano Indico fueron atribuidos por el mando naval británico al



Barcas de vapor armadas británicas son blanco de los disparos alemanes desde tierra, en la acción contra Dar-es-Salaam, en Tanganika, el 28 de noviembre de 1914.

Acción en defensa de la base naval de Tsingtau, en China, en octubre de 1914, realizada por el crucero austrohúngaro Kaiserin Elizabeth, *por la cañonera germana* Jaguar *y por el cazatorpedero alemán* S 90. *Las tres unidades se perdieron en el período octubre-noviembre de 1914. De este modo cesó la presencia alemana en el Extremo Oriente y en el Pacífico.*

Königsberg, si bien habían sido fruto del dinamismo ofensivo del más famoso de los cruceros corsarios: el **Emden**.

En la madrugada del 20 de septiembre, el **Königsberg** se presentó ante el puerto de Zanzíbar y, probablemente bien informado por la red de espionaje de la zona, sorprendió al pequeño crucero británico **Pegasus**, de 2.135 toneladas, mientras reparaba máquinas y, por consiguiente, imposibilitado para moverse. La acción duró menos de un cuarto de hora. Con unos pocos disparos de sus cañones, el **Königsberg** hundió el **Pegasus**, a pesar de los intentos que éste hizo por defenderse; a continuación, el buque alemán puso rumbo hacia alta mar, renunciando a destruir las indefensas naves mercantes fondeadas en el puerto, la emisora radiotelegráfica y los demás objetivos militares. El exceso de prudencia, o el temor al riesgo, indujeron al comandante de la nave a desistir de un importante éxito militar.

Después de esta acción, el **Königsberg** desapareció de nuevo y los británicos, que entre tanto recibieron refuerzos con el envío a la zona de unidades más modernas, tuvieron que emplear varios meses para descubrir dónde se había refugiado.

El crucero se había escondido en el delta del río Rufigi, que desemboca en el mar casi en el punto medio de la costa de Tanganika. Este delta era poco conocido por los británicos, inexplorado y cubierto casi por completo de jungla y pantanos.

El **Königsberg** remont6 una de las bocas del río junto con el buque auxiliar **Somali** y se adentró bastantes millas hacia el interior, al tiempo que la tripulación y distintas secciones se habían dedicado, en tierra, a fortificar la zona con puestos de observación, trincheras, nidos de ametralladoras y artillería, además de obstáculos de distinto tipo. Los alemanes disponían también de pequeñas embarcaciones para patrullar el delta. Cuando, por último, los británicos descubrieron el escondrijo, se dieron cuenta de la imposibilidad de darles alcance y destruirlo con el solo empleo de sus cruceros, que tenían un calado superior al del **Königsberg**, hecho que les impedía remontar el curso del río. Así pues, se intentó bloquearle la salida mediante el procedimiento de hundir en la boca del río el viejo mercante **Newbridge** y, al mismo tiempo, torpedear el buque alemán con una lancha torpedera. Esta última acción fracasó a causa de la reacción de los defensores del delta, mientras que el cerrar la salida tampoco fue un éxito, ya que la boca bloqueada con el **Newbridge** no era la única por la que el **Königsberg** podía alcanzar el mar, al menos en condiciones de marea alta.

En esta situación de estancamiento, los británicos, que habían reunido en las desembocaduras del Rufigi un considerable contingente naval que contaba también con los cruceros **Chatham**, **Dartmouth** y **Weymouth**, se vieron forzados a recurrir a otros medios. Así, hicieron que les enviasen a la zona, además de la nave de transporte de hidroaviones **Laconia**, los monitores fluviales **Severn** y **Mersey**. Eran unidades de 1.260 toneladas de desplazamiento que, con una tercera unidad gemela, se estaban construyendo en Gran Bretaña por encargo del Brasil al comienzo de la guerra, y que la Royal Navy había requisado. Con un armamento consistente en dos piezas de 152 mm. y morteros de 120, dichas naves podían alcanzar en condiciones óptimas una velocidad aproximada de 12 nudos. En los primeros combates que sostuvieron en las costas europeas de Flandes, dieron una prueba más bien mediocre de eficacia operativa. Sin embargo, con su calado máximo de apenas 1,45 m. eran las únicas embarcaciones de la Marina británica, pertrechadas con cierto tipo de armamento, capaces de remontar el Rufigi y destruir el **Königsberg**.

El 2 de junio de 1915, el **Severn** y el **Mersey** llegaron a la isla de Mafia, no muy lejana al delta del Rufigi, arrastrados por dos remolcadores y en convoy con otras unidades que transportaban dotaciones, materiales y abastecimientos. Partiendo del delta del río, que había sido transformado en base de operaciones, el 6 de julio los dos monitores consiguieron remontar el curso fluvial hasta llegar a una distancia útil de tiro del **Königsberg** y, con la ayuda de la observación aérea de los hidroaviones, pudieron iniciar el bombardeo.

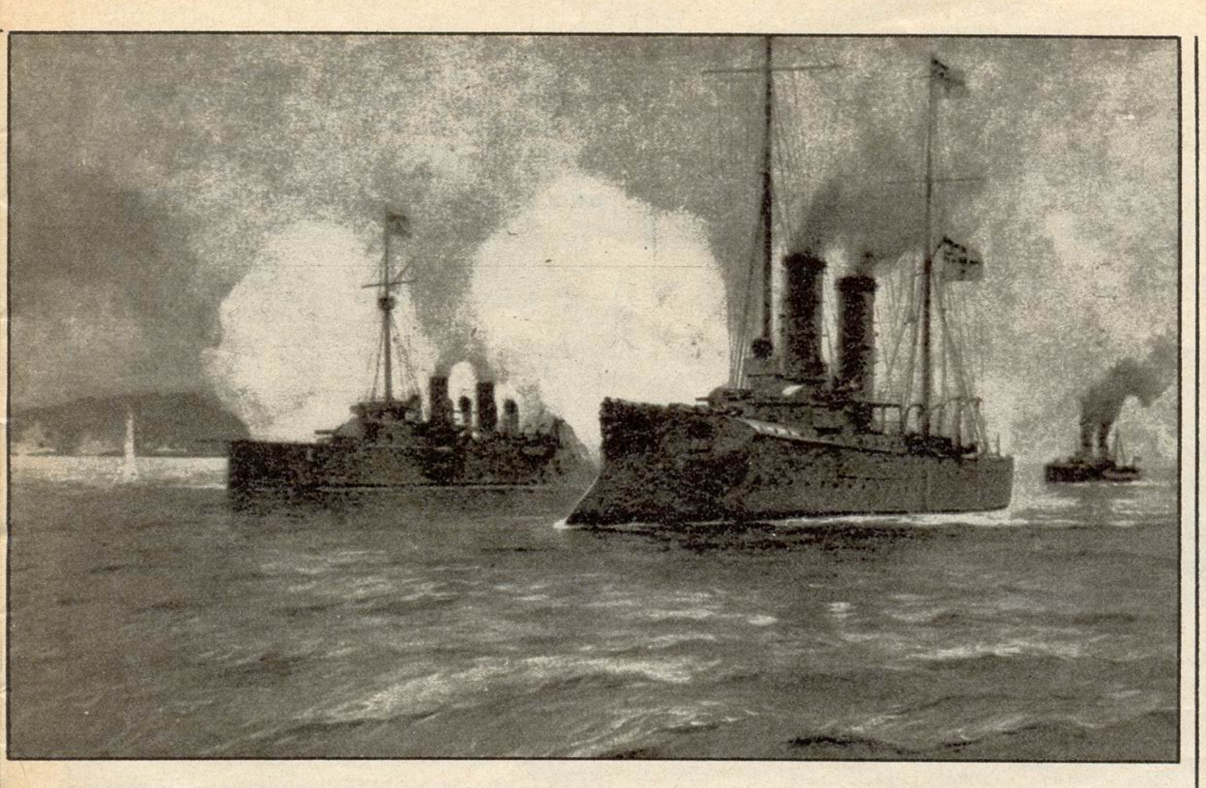
Después de ocho horas de fuego, el crucero alemán había sido alcanzado varias veces, pero a su vez había localizado a los monitores, que se vieron obligados a interrumpir la acción y tuvieron que retirarse. Cinco días más tarde se repitió la empresa y en esta ocasión fue coronada con el éxito: después de otras cuatro horas y media de bombardeo sin interrupción, el **Königsberg** se hundió en la baja profundidad en la que se había refugiado. Así cesó de representar un peligro para la navegación y la seguridad marítima de los aliados en el océano Indico, pero, para dar razón del mismo, fue necesario emplear decenas de unidades navales, miles de hombres y recursos varios que mejor habría sido utilizar en otros lugares. Bien puede decirse que la destrucción del **Königsberg** costó bastante más a los británicos que a los alemanes.

Entre tanto, Alemania no había olvidado Tanganika ni la resistencia que los pocos defensores de aquella colonia oponían al enemigo.

El envío de refuerzos debía intentarse a toda costa y, a tal fin, fueron organizadas dos misiones. La primera fue la del vapor **Rubens** bautizado de nuevo con el nombre de **Kronberg** para que pareciese danés, que consiguió llegar indemne a las aguas de la colonia a tiempo para ser hundido por las unidades navales británicas, si bien pudo recuperarse gran parte de su valioso cargamento. La segunda misión fue la del buque **Marie**, que logró no ser interceptado; llegó a las costas de Tanganika, desembarcó los refuerzos, se hizo a la mar y llegó a las Indias holandesas, en donde se hizo internar.

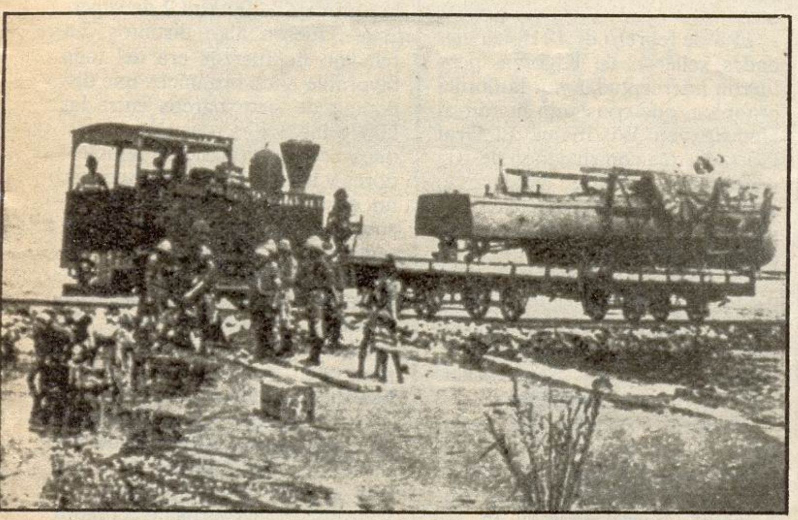
Batallas navales en los lagos africanos

Tanganika posee la mayor parte de sus fronteras delimitadas por el mar. Además, mientras su costa no sobrepasa el millar de kilómetros, el litorial de los grandes lagos que rodean el país presenta una longitud que es casi el doble de la anterior. Se trata de los lagos Victoria, Kiwu, Tanga-





La lancha motora armada británica Tou-Tou *y en segundo plano la* Mi-Mi, *navegando por el Támesis, antes de ser enviadas a Tanganika, en la primavera de 1915. Estas unidades fueron expresamente construidas para operar contra la flotilla alemana en el lago Tanganika.*



La lancha motora Mi-Mi *a punto de ser botada en las aguas del lago Tanganika el 23 de diciembre de 1915. (Londres, Imperial War Museum)*

nika y Nyassa. En 1914, la orilla meridional del lago Victoria pertenecía a los alemanes, así como también las riberas orientales del Tanganika y el Kiwu, y una gran parte de las del Nyassa. Las orillas opuestas se encontraban bajo soberanía británica, belga y portuguesa. Eran escasas las líneas de comunicación que unían los lagos con la ciudad portuaria de Dar-es-Salaam y con los centros principales de la colonia germana; existía, no obstante, una línea ferroviaria apenas ultimada, que atravesaba todo Tanganika y que ponía en comunicación Kigoma, a orillas del lago Tanganika, con Dar-es-Salaam.

Al principio de la guerra, los efectivos y retenes disponibles para la movilización de la zona eran tan escasos y limitados que muy poco pudo hacer el mando de la zona para crear un dispositivo militar eficaz en la región de los grandes lagos. Las tripulaciones de las naves mercantes que habían permanecido bloqueadas en los puertos de la colonia fueron desembarcadas y anexionadas a los destacamentos terrestres. Por otra parte, el mando alemán consideraba que el ataque habría de tener lugar en tierra y no a través de las cuencas lacustres interiores. En agosto de 1914, se encontraba en Dar-es-Salaam la pequeña y vieja cañonera **Möwe**, prácticamente de ninguna utilidad militar, al mando del teniente de navío Zimmer. Este, el 8 de agosto, al darse cuenta de que su barco no servía para nada, y que además no habría podido hacerse a la mar pues el acceso al puerto estaba bloqueado, decidió hundirlo. Así, quedaron disponibles para otro uso 106 hombres entre marineros y oficiales, así como el armamento de la pequeña embarcación, constituido por dos viejos cañones de 105 mm con 400 disparos a disposición.

Treinta de estos hombres fueron enviados, con cuatro armas menores del **Möwe**, a Kigoma, en donde armaron un pequeño buque de 60 toneladas, en otros tiempos dedicado al servicio lacustre, que apenas alcanzaba los 7 nudos y que se llamaba **Hedwig von Wissmann.** La primera misión de guerra fue la búsqueda de un pequeño vapor belga de 90 toneladas, con el fin de dejarlo fuera de combate. La gran extensión del lago Tanganika, 35.000 Km.2, retrasó el resultado de la búsqueda, pero el 25 de agosto el **von Wissmann** avistó la unidad belga y la eliminó obligándola a encallar. Los alemanes tuvieron así el control completo del lago, lo que significaba la posibilidad de transportar con entera libertad tropas y materiales costeando sus larguísimas orillas.

Kigoma fue transformada en una pequeña base naval lacustre. Fueron trasladados allí otros setenta y seis hombres del **Möwe** y Zimmer fue nombrado comandante de las fuerzas destacadas en el Tanganika y el Kiwu. Por medio del ferrocarril fueron transportados a Kigoma los dos cañones de 105 mm del **Möwe**, algunas lanchas motoras y los materiales necesarios y disponibles que se encontraban en Dar-es-Salaam. Entre las embarcaciones enviadas, se encontraba también el pequeño remolcador de madera **Kingani**, de 17 metros de eslora, capaz de desarrollar una velocidad de 7 nudos. Esta flotilla improvisada dominó durante muchos meses las aguas del lago Tanganika. Aunque parezca increíble, en Kigoma fue construido un buque de más de 1.500 toneladas de arqueo, el **Graf Goetzen**, capaz de transportar 900 hombres y armado con uno de los cañones de 105 mm del crucero **Königsberg**, que mientras tanto había sido hundido. En medio de este fervor de actividad para mantener el control del Tanganika, los alemanes intentaron otra empresa digna de mención, si se tiene en consideración las condiciones ambientales y generales en las que habían de operar. Buscaron la manera de traer hasta el lago el remolcador **Adjutant**, que al principio de la guerra había sido capturado por los británicos y más tarde empleado en el bloqueo del **Königsberg.** Recuperado por los alemanes, al cabo de cierto tiempo consiguió huir desde el río Rufigi hasta Dar-es-Salaam. El comandante Zimmer consideraba que era importante para el desarrollo de las operaciones en los lagos el poder disponer del **Adjutant**; así pues, encargó al ingeniero que había construido el **Graf Goetzen** que encontrase el modo de transportar la unidad



El monitor fluvial Mersey *en aguas de la isla de Mafia (Tanzania), el 2 de junio de 1915, a poca distancia de la desembocadura del río Rufigi, en donde se había refugiado el crucero alemán* Königsberg. *La foto se remonta a pocos días antes del ataque a la unidad corsaria alemana*

desde Dar-es-Salaam hasta el lago. La solución adoptada fue la de seccionar en cuatro módulos el **Adjutant** —unidad de 600 toneladas de desplazamiento— y transportarlos por separado hasta Kigoma, en donde los elementos divididos volverían a ser ensamblados. Las primeras fases de la compleja operación se llevaron a término, pero la nave aún no estaba preparada para ser botada cuando las tropas británicas ocuparon Kigoma.

Antes de este momento la flotilla germana fue bastante activa: incursiones y bombardeos a lo largo de la costa de la colonia belga, transporte de tropas y materiales, acciones de preeminencia e influencia política sobre las tribus nativas de la zona. Los belgas, por su parte, intentaron construir una unidad mayor que el **Graf Goetzen**, pero no tuvieron éxito en la empresa. La solución la encontró la Marina británica: en la primavera de 1915, se decidió enviar desde Londres dos lanchas motoras rápidas, con motores de gasolina y armadas con cañones de pequeño calibre de tiro rápido y con ametralladoras. Las dos pequeñas embarcaciones, llamadas **Tou-Tou** y **Mi-Mi**, tenían una eslora de apenas 12 metros y no desplazaban más de 4,5 toneladas; podían alcanzar los 15 nudos de velocidad, es decir más del doble que las unidades alemanas, y estaban armadas con una pieza de 47 mm y una ametralladora. Ambas lanchas fueron cargadas en un barco mercante en junio de 1915 y más tarde desembarcadas en Ciudad del Cabo; desde allí, llegaron a Rhodesia por ferrocarril y, después de esta etapa, con un traslado por tierra casi legendario que presenció el empleo de medios mecánicos y animales, fueron transportadas hasta la terminal de los ferrocarriles congoleños y, por medio de éstos, llegaron por último a las orillas del lago Tanganika. Así, pues, estas embarcaciones habían recorrido 5.500 kilómetros por tierra, en los que emplearon tres meses de viaje. El 23 de diciembre fueron botadas en las aguas del lago y veintiocho hombres de ambas tripulaciones se apresuraron a ponerlas a punto. Después de apenas tres días, se llevó a cabo el primer combate: el **Kingani** alemán pasó a pocas millas de la base de las dos unidades británicas que salieron rápidamente en su persecución y, debido a que eran más veloces, lo obligaron a combatir hostigándolo con sus piezas de 47 mm, al tiempo que el **Kingani** podía responder con una sola arma ligera que tenía a proa. En once minutos de fuego, la totalidad de la tripulación alemana fue aniquilada y la unidad capturada, si bien el **Tou-Tou** y el **Mi-Mi** también sufrieron daños, sobre todo por efecto de la confusión de las propias armas.

El **Kingani** fue reparado, armado de nuevo y rebautizado **Fi-Fi**. Después, junto con dos barcas de vapor armadas y algunas pequeñas embarcaciones belgas, constituyó la flotilla aliada del Tanganika.

Debido a que ya no se tenían noticias del **Kingani**, y considerándolo hundido o inmovilizado por el tiro de cualquier batería costera belga, el comandante Zimmer decidió ir en su busca con toda la flotilla. El mismo, con el **Graf Goetzen**, por un lado del lago, y las demás unidades por el otro.

El 8 de febrero de 1916 las unidades salieron de Kigoma, pero fueron interceptadas por la flotilla británica, que consiguió hundir al **Hedwig von Wissmann**. El **Graf Goetzen**, que con su cañón de 105 mm habría podido cambiar la suerte del enfrentamiento, se hallaba en la otra parte del lago y no pudo intervenir.

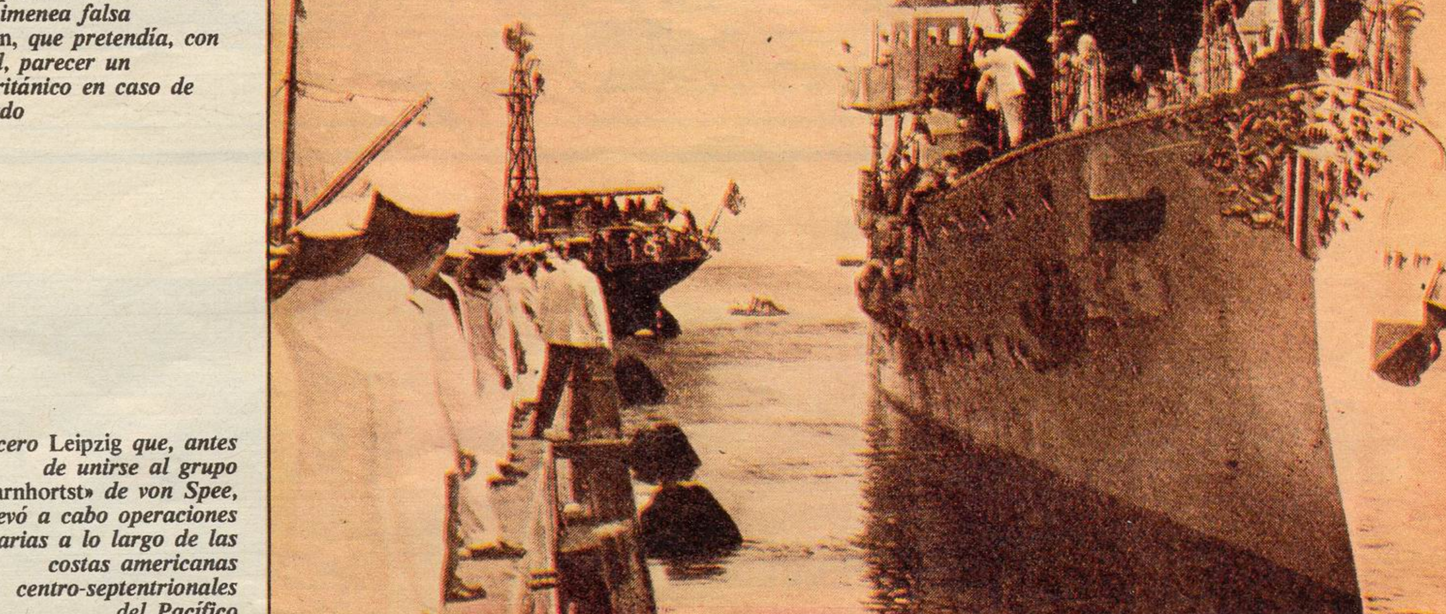
En aquel momento, el control del lago ya había pasado a manos de los aliados, a la vez que las operaciones terrestres también tomaban un sesgo desfavorable para las fuerzas alemanas.

El **Graf Goetzen** fue desarmado ya que su cañón de 105 fue considerado de mayor utilidad en el frente terrestre. El buque permaneció, pues, inactivo en Kigoma hasta el momento en que los británicos ocuparon la localidad.

En los lagos Kiwu y Nyassa las cosas se resolvieron con bastante rapidez: en el primero, la única embarcación germana, una barca de vapor, quedó muy pronto inutilizable a causa de la muerte del único oficial alemán de la zona —el único que sabía conducirla—; en el segundo, el pequeño vapor alemán **Hermann von Wissmann** fue sorprendido por cinco unidades lacustres británicas en el puertecito de Sphynxhaven, en donde fue hundido y la tripulación hecha prisionera.

Los acontecimientos en el lago Victoria —68.500 Km.2 de superficie—, fueron algo distintos. La relación de fuerzas era del todo favorable a los británicos que disponían de siete barcos entre las 600 y las 1.100 toneladas de arqueo bruto, así como de remolcadores y barcas de motor. Además, un excelente ferrocarril unía Kisumu, en el lago, con el importante puerto marítimo de Mombasa. La primera localidad disponía de almacenes, astilleros, dotaciones y emisoras de radio. En cambio, los alemanes sólo disponían del pequeño remolcador **Mwanza** que fue equipado con armas y utilizado en misiones de guerrilla, consiguiendo molestar bastante a los ingleses, a la vez que resultó muy útil para los transportes costeros efectuados durante la noche. Siempre logró escapar del acoso de que era objeto por parte de las unidades

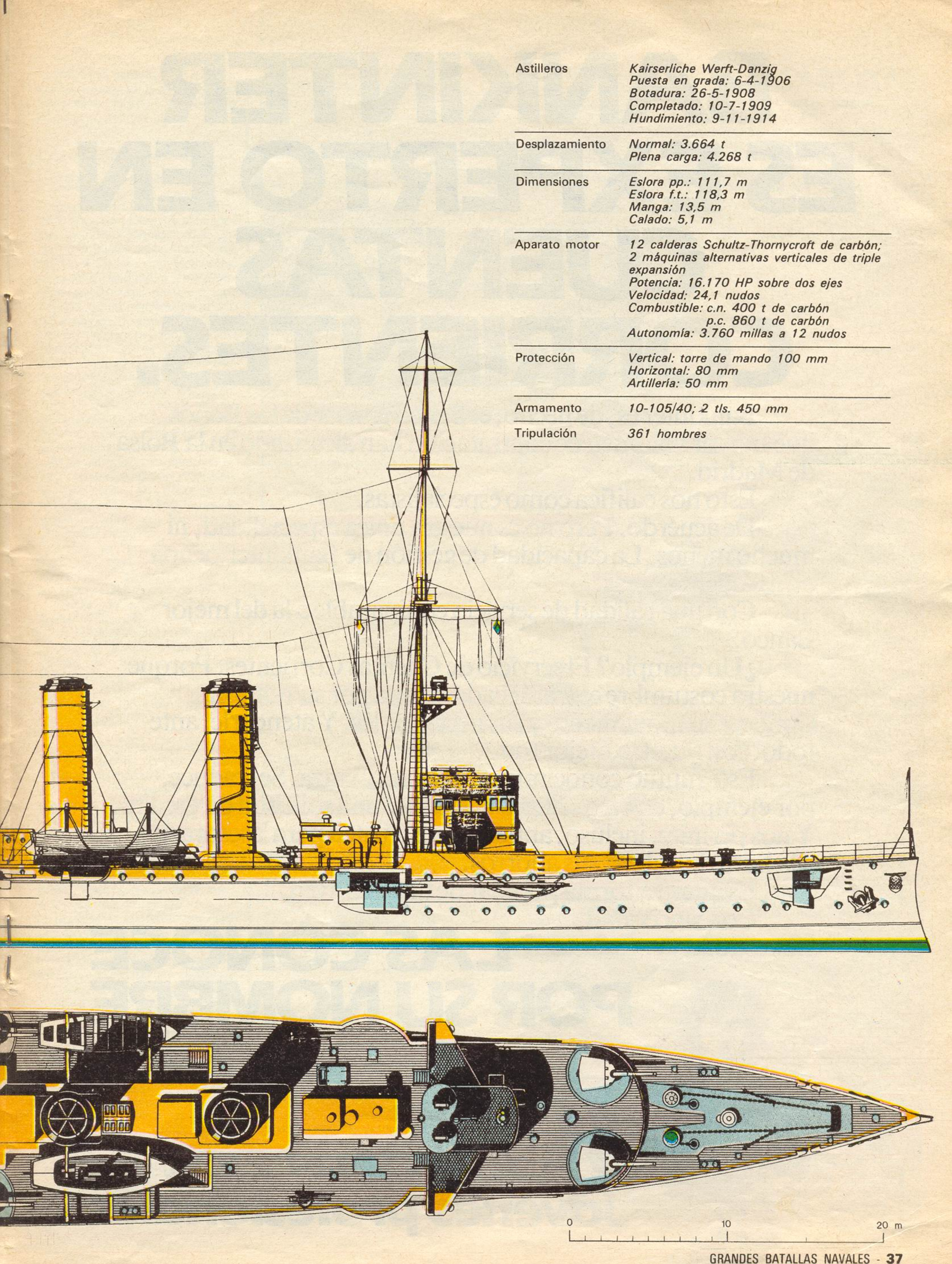
El Emden, *la legendaria nave corsaria alemana, en el puerto enemigo de Penang (Malasia) el 29 de octubre de 1914. El fuego de sus piezas causó el hundimiento del crucero explorador ruso* Zemtchung *y del cazatorpederos francés* Mousquet. *En el cuadro, de P. Saltzmann, pintado en 1917, puede reconocerse la cuarta chimenea falsa del* Emden, *que pretendía, con este ardid, parecer un similar británico en caso de ser avistado*



El crucero Leipzig *que, antes de unirse al grupo* «Scharnhorst» *de von Spee, llevó a cabo operaciones corsarias a lo largo de las costas americanas centro-septentrionales del Pacífico*

EMDEN (1914) - Marina germana
Crucero ligero
Gemelo del *Emden* era el *Dresden*





Astilleros	*Kairserliche Werft-Danzig* *Puesta en grada: 6-4-1906* *Botadura: 26-5-1908* *Completado: 10-7-1909* *Hundimiento: 9-11-1914*
Desplazamiento	*Normal: 3.664 t* *Plena carga: 4.268 t*
Dimensiones	*Eslora pp.: 111,7 m* *Eslora f.t.: 118,3 m* *Manga: 13,5 m* *Calado: 5,1 m*
Aparato motor	*12 calderas Schultz-Thornycroft de carbón; 2 máquinas alternativas verticales de triple expansión* *Potencia: 16.170 HP sobre dos ejes* *Velocidad: 24,1 nudos* *Combustible: c.n. 400 t de carbón* *p.c. 860 t de carbón* *Autonomía: 3.760 millas a 12 nudos*
Protección	*Vertical: torre de mando 100 mm* *Horizontal: 80 mm* *Artillería: 50 mm*
Armamento	*10-105/40; 2 tls. 450 mm*
Tripulación	*361 hombres*

británicas y, cuando cesó la resistencia alemana en la zona del lago Victoria, su misma tripulación lo hizo saltar por los aires.

Los corsarios de la Marina germana

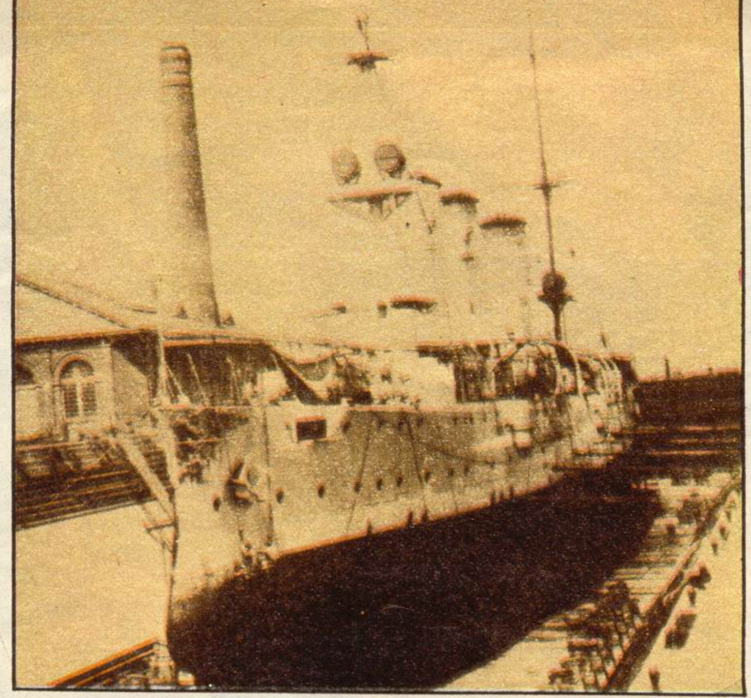
Con anterioridad a la guerra, los barcos de pasajeros alemanes más grandes y capaces de alcanzar velocidades superiores a los 18 nudos, habían sido destinados, en caso de conflicto, a ser convertidos en cruceros auxiliares que habrían de ser empleados principalmente en la guerra de corso. Mientras se procedía a su construcción, ya se había tenido en cuenta este empleo probable: sus puentes habían sido reforzados en los puntos correspondientes a las posiciones en las que deberían ser instalados los cañones; éstos ya estaban preparados y se guardaban en un almacén en espera de su utilización, junto a armas menores y las correspondientes municiones que deberían ser embarcadas, una vez hecha la transformación, en los futuros cruceros auxiliares.

Entre las grandes unidades mercantes seleccionadas para uso bélico, se encontraban el **Kronprinzessin Cecilie** de 19.500 toneladas de arqueo bruto, el **Kaiser Wilhelm II** de 19.500 toneladas, el **Kronprinz Wilhelm** de 15.000, el **Kaiser Wilhelm der Grosse** de 14.350, el **George Washington** de 27.000, el **Prinz Friedrich Wilhelm** de 17.300, el **Berlin** de 27.000 y también el gigantesco **Imperator** de 50.000 toneladas.

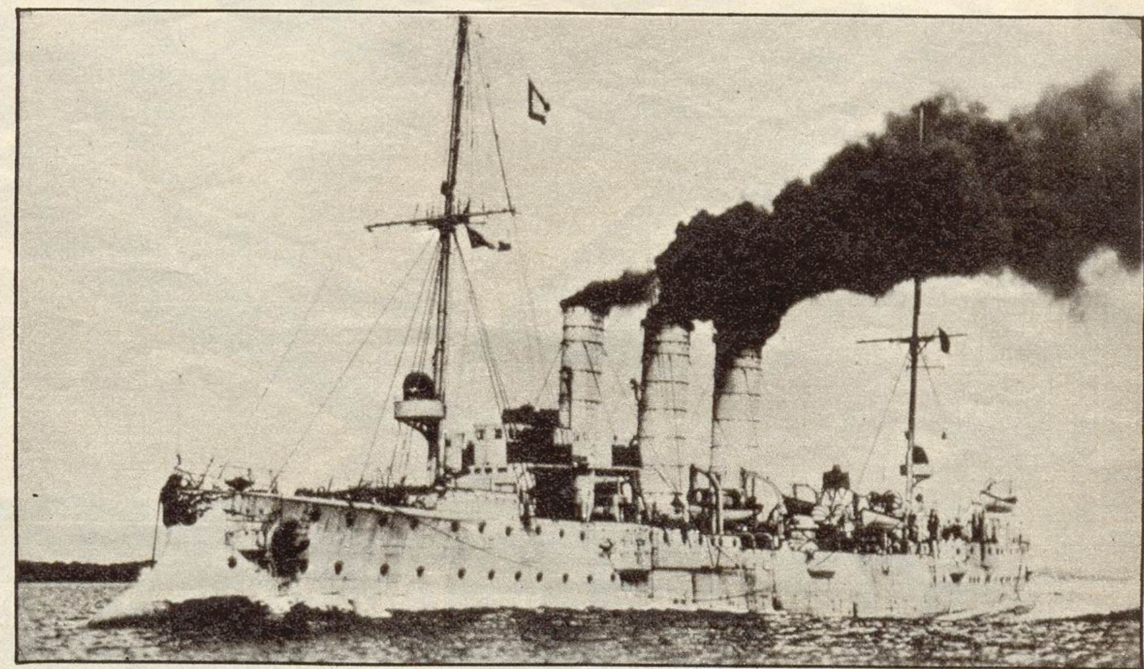
Sin embargo, cuando estalló la guerra, muchos transatlánticos alemanes se encontraban en plena navegación o en puertos extranjeros, bastantes en Nueva York, de los que se les impidió salir. Todo intento de hacerse a la mar para llegar a la madre patria estaba completamente fuera de la realidad: la Royal Navy patrullaba atentamente las zonas adyacentes a los puertos de refugio.

Algunas de las naves que estaban navegando en agosto de 1914 fueron armadas en el mar con la ayuda de unidades de guerra alemanas que se cruzaban en sus rutas para, así, ser utilizadas inmediatamente en el acoso al tráfico. Entre aquéllas, se contaban el modernísimo barco **Cap Trafalgar** de 18.700 toneladas de arqueo bruto, y el **Kronprinz Wilhelm** que recibió dos cañones de 88 mm. del crucero **Karlsruhe,** mientras que su armamento previsto para la guerra había debido ser de seis piezas de 105 mm. que en cambio permanecieron en los depósitos de la patria.

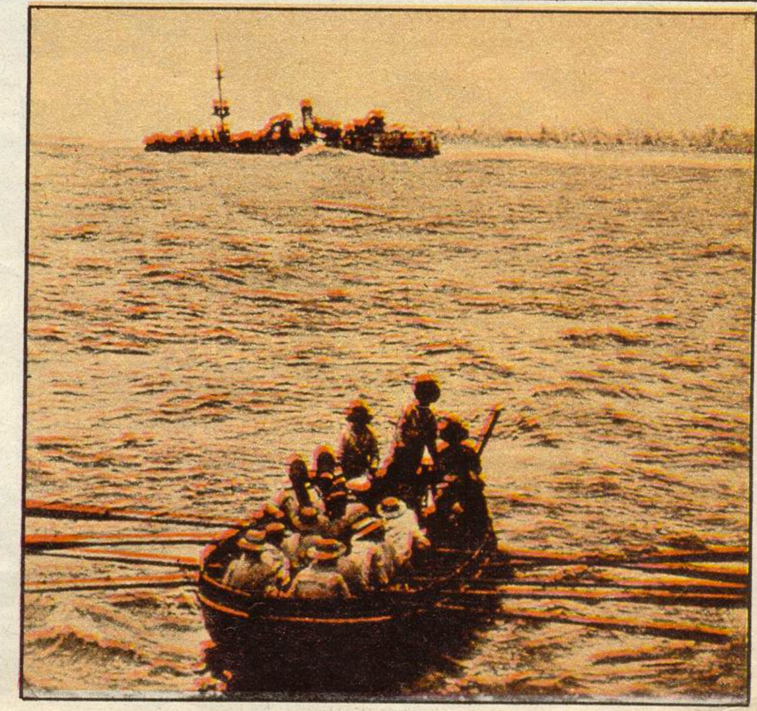
Los hechos demostraron que las grandes naves de pasajeros no eran muy adecuadas para la guerra contra el tráfico, y de ello tam-



El **Nürnberg** *en dique seco el 15 de julio de 1914 en San Francisco. Una vez iniciada la guerra corsaria, este crucero efectuó acciones corsarias en el área del Pacífico, antes de unirse a la escuadra de von Spee*



El crucero **Bremen** *fue sorprendido por la guerra en aguas americanas del Atlántico. Mientras navegaba de regreso a la patria, en agosto de 1914, intentó atacar el tráfico enemigo, pero la suerte sólo le reservó una presa: consiguió hundir un mercante holandés*



Una lancha del crucero **Sydney,** *con algunos marineros alemanes hechos prisioneros. Al fondo, los restos del crucero corsario que acabó encallado en los escollos próximos a la playa*

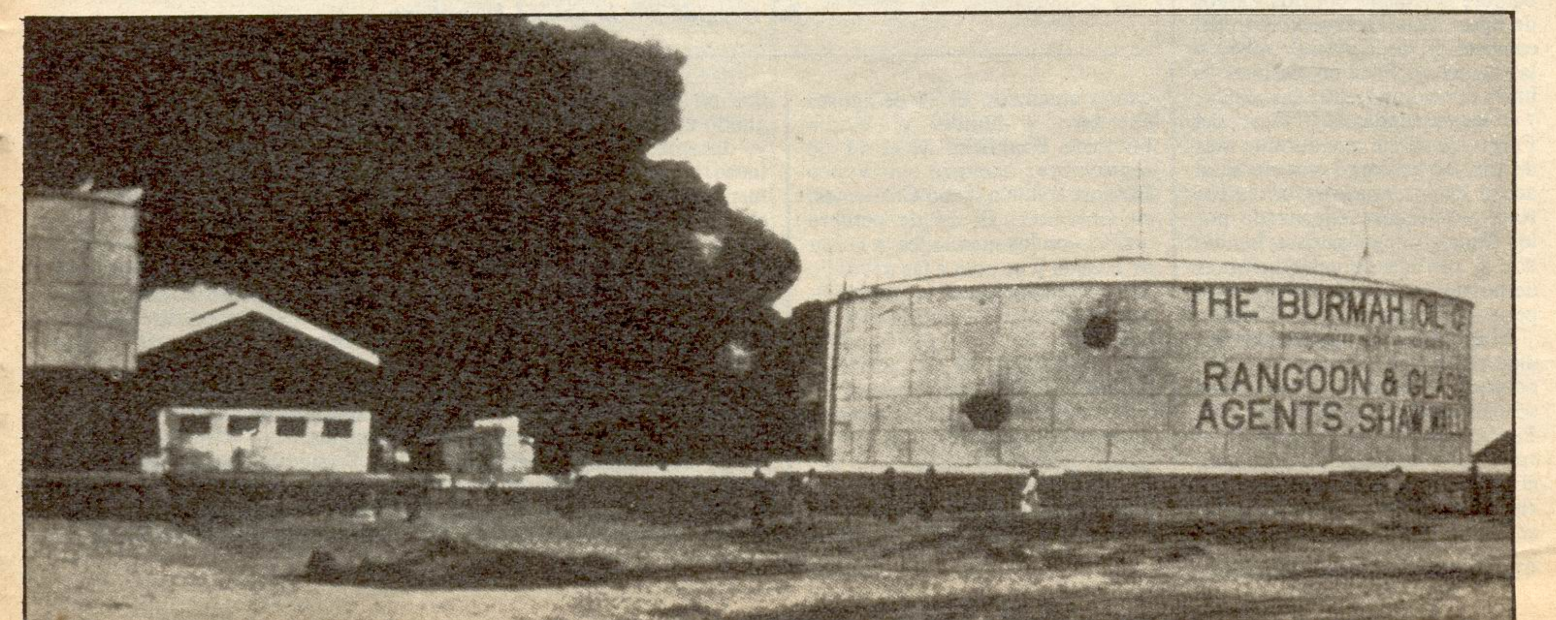
El Emden, *al mando de von Müller, se dedicó a la guerra de corso en el océano Indico y en los mares del Extremo Oriente, diseminando por todas partes la destrucción y la muerte. Hundió más de 70.000 toneladas de arqueo bruto de la flota mercante aliada*

bién se percató la Marina británica que enseguida dedicó sus grandes transatlánticos a la función de naves de transporte, utilizando unidades mercantes de otro tipo como cruceros auxiliares. La enorme cantidad de combustible que consumían, las grandes dimensiones y la relativa fragilidad de construcción hacían que fueran avistadas y reconocidas con gran facilidad, y por ende se convertían en excelentes y frágiles blancos. En conclusión, de las unidades disponibles en los puertos alemanes al comienzo de la guerra, muy pocos de entre los grandes transatlánticos fueron utilizados como «corsarios», tal como se había previsto al princio. La organización de la guerra de corso había sido uno de los puntos clave de la preparación bélica de la Marina germana. Gracias a la utilización de la vasta red consular en el extranjero y las numerosas sociedades comerciales alemanas, que operaban en la casi totalidad de los países de ultramar, había sido organizado un sistema de aprovisionamientos en puntos secretos en los que las unidades corsarias podrían abastecerse. Dichos puntos podían estar en alta mar o bien en zonas protegidas que servían de fondeaderos, preferiblemente pertenecientes a potencias neutrales y, por consiguiente, alejadas en lo posible de las rutas más castigadas. Este sistema, al menos en la primera fase del conflicto, organizado con meticulosidad completamente germana, funcionó bastante bien y garantizó un valioso apoyo logístico a las naves corsarias.

De todos modos, las acciones bélicas más eficaces contra el tráfico fueron las que llevaron a cabo los verdaderos buques de guerra. Alemania, además de la división del almirante von Spee en el Pacífico, y de los cruceros **Goeben** y **Breslau** en el Mediterráneo, tenía, como ya se ha visto, el **Königsberg** en el Africa oriental y el **Karlsruhe** y el **Bremen** en el Atlántico noroccidental.

El **Dresden**, antes de unirse a la división de von Spee, había operado en el Atlántico en donde la guerra lo sorprendió a primeros de agosto a la altura de las costas brasileñas. El 12 de agosto, en las aguas de la desembocadura del río de las Amazonas, hundió el vapor británico **Drumcliffe**, y cuatro días más tarde, a la altura de Pernambuco, el **Hyades**. Tras haberse provisto de carbón en la isla de Trinidad, continuó su crucero por la zona marítima comprendida entre el Brasil y la Argentina, en donde el 26 del mismo mes interceptó y hundió el buque **Holmwood**. Se dirigió a continuación hacia el Sur con la intención de unirse al grupo **«Scharnhorst»** procedente del Pacífico. A primeros de septiembre atravesó el estrecho de Magallanes y dobló el cabo de Hornos. El 15 de septiembre avistó el vapor **Ortega**, que transportaba reservistas franceses y trató de interceptarlo, pero el mercante se escapó penetrando en un canal no sondeado, a unas

Efectos del bombardeo del **Emden** *contra los depósitos petrolíferos de Madrás de la «Burmah Oil Co.». La acción contra el importante puerto hindú tuvo lugar el 22 de septiembre de 1914*





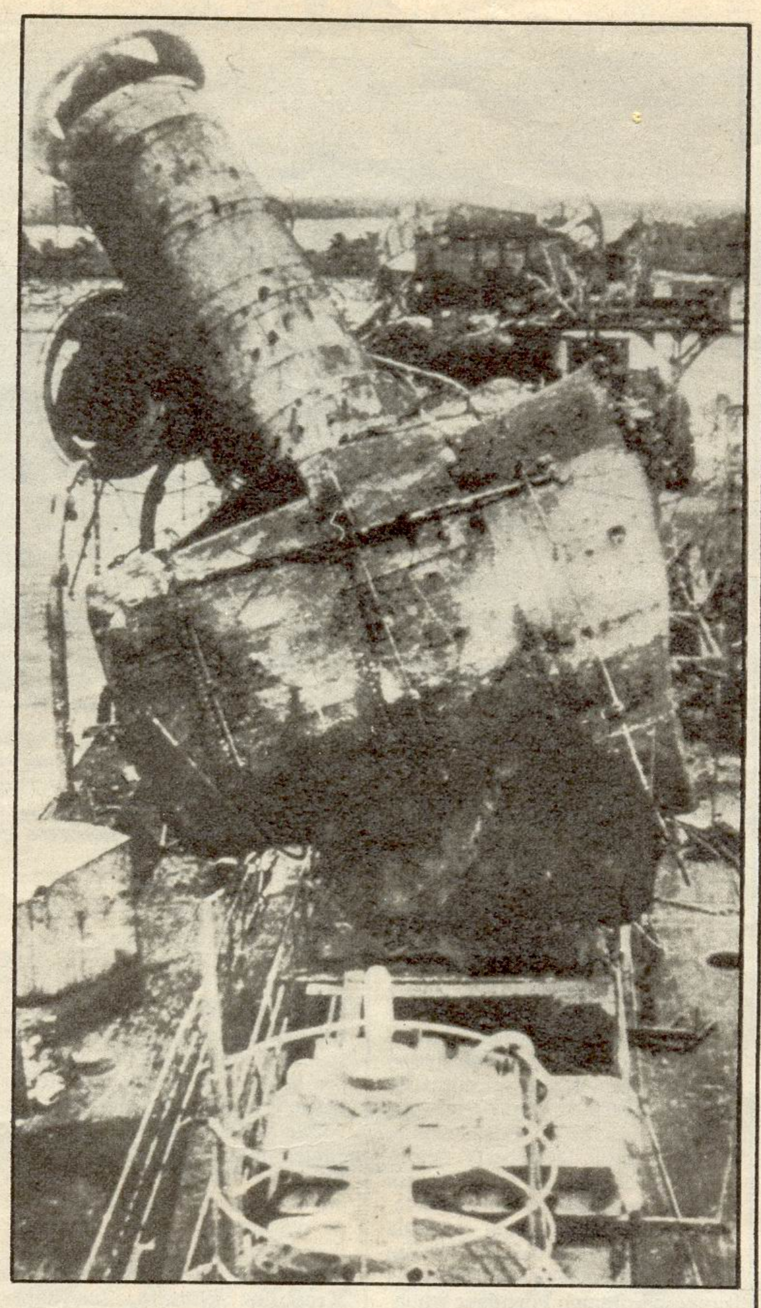
Marineros del batallón de desembarco del* Emden *se embarcan en la isla Direction, en las Cocos, tras haber avistado el crucero australiano* Sydney. *Habían desembarcado para destruir la emisora radiotelegráfica, pero tuvieron que huir deprisa, debido a que la emisora logró lanzar la señal de alarma, que rápidamente fue recogida por la unidad australiana

100 millas al norte de Magallanes, en aguas territoriales chilenas. El crucero **Dresden** puso rumbo a la isla de Pascua, en donde el 12 de octubre se reunió con los barcos de Spee. Tras haberse librado del combate de las Falkland, volvió a las aguas del Pacífico, después de haberse ocultado entre las nieblas y en las ensenadas de la Tierra del Fuego, de suerte que durante más de tres meses logró sustraerse al acoso de los cruceros británicos **Kent** y **Glasgow.** Alcanzado por los disparos enemigos, se hundió con la pérdida de ocho hombres de la tripulación; el resto de ésta permaneció apresada en Chile.

El crucero **Leipzig** fue sorprendido por la guerra mientras se encontraba a lo largo de las costas septentrionales americanas del Pacífico. Tras haber intentado en vano aprovisionarse de carbón en el puerto americano de San Francisco, se dirigió hacia el Sur acompañado de tres naves mercantes alemanes. El 25 de agosto encontró y hundió el buque británico **Bankfields** y, el 11 de septiembre, capturó al vapor **Elsinore** frente a Cabo Corrientes, en Columbia. El 14 de octubre arribó, con los mercantes, a la isla de Pascua y se unió a las naves de Spee. Participó junto a éstas en la batalla de las Falkland y, el 8 de diciembre de 1914, fue hundido por el fuego de la artillería británica, exactamente por el de los cruceros **Cornwall** y **Glasgow.** En el hundimiento del **Leipzig** desaparecieron 315 hombres, es decir casi toda la tripulación. El **Karlsruhe** y el **Bremen,** en agosto de 1914, se encontraban destacados en aguas mexicanas; el segundo consiguió volver a la patria y, durante la navegación de retorno, pudo hundir una sola nave mercante holandesa. En cambio, el primero permaneció en la zona de la América centromeridional con el fin de efectuar la guerra de corso. Se trataba de uno de los cruceros ligeros más modernos de la flota alemana y, gracias a su gran velocidad de 28 nudos, pudo escapar de las persecuciones de las unidades británicas y francesas, que utilizaron en su caza cruceros - acorazados y ligeros; entre éstos, el francés **Condé** y los ingleses **Berwick, Suffolk** y **Bristol.** Contra este último mantuvo un enfrentamiento nocturno frente a las costas de Cuba. El **Karlruhe** se hundió a causa de una explosión interior el 4 de noviembre de 1914 mientras navegaba junto a dos buques de abastecimiento. En el siniestro, cuyas causas permanecieron ignoradas, perecieron 263 hombres incluido el comandante. En su breve carrera de corsario, el **Karlsruhe** capturó 16 buques británicos y uno holandés con carga británica, con un tonelaje respectivo de 72.805 y 3.804 toneladas.

Según algunos cálculos hechos por las compañías de seguros, el valor de los barcos y de los cargamentos destruidos ascendía a más





Restos del **Emden** *tras el combate con el* **Sydney**

de un millón y medio de libras esterlinas. Los resultados en la utilización de los cruceros corsarios no tenían que ser valorados tan sólo en términos de navío capturado o hundido, sino además en términos indirectos del empleo de fuerzas a que obligaban al enemigo, así como también en función de la inseguridad en la practicabilidad de las rutas.

La actividad del **Karlsruhe** no sólo mantuvo comprometidas a numerosas fuerzas navales británicas, sino que además influyó en las medidas que el Almirantazgo de Londres tomó para detectar el desplazamiento de la división de von Spee y su destrucción, lo que complicó posteriormente la conducta de las operaciones británicas. Mucho tiempo después de su hundimiento, que durante bastantes meses pudo ser mantenido en secreto, el reparto que se hacía de las fuerzas británicas aún estaba influenciado por la necesidad de interceptarlo, según escribía el historiador oficial de la Royal Navy, Corbett, en el primer volumen de la obra «Naval Operations»: «...Mucho tiempo después de su hundimiento, el **Karlsruhe** seguía teniendo ocupados a nuestros cruceros e interfería en nuestra disposiciones; sus éxitos habían sido demasiado considerables como para que se le permitiese infligir nuevos daños».

El «Emden»: el mejor corsario

Si bien el **Karlsruhe** hizo un buen trabajo como buque corsario, la unidad alemana más legendaria, la que alcanzó mayores éxitos, fue el crucero **Emden**. En los comienzos de la guerra se encontraba en Tsingtau con los otros barcos de von Spee. Se hizo a la mar el 31 de julio y, cuatro días más tarde, capturó el buque de pasajeros ruso **Rjazan** que atravesaba en aquellos momentos el estrecho de Corea. Este barco, bautizado con el nuevo nombre de **Cormoran**, fue transformado en crucero auxiliar y armado con ocho camiones de 105/40 mm.; siguió a la escuadra de Spee y más tarde se le permitió realizar de forma aislada la propia guerra de corso. Después de un crucero por Polinesia y Oceanía, en el que obtuvo escasos resultados, acabó por dejarse apresar en la isla americana de Guam, por falta de combustible.

El **Emden**, de vuelta a Tsingtau para aprovisionarse antes de que la base fuese atacada por los anglojaponeses, se dirigió hacia el atolón de Pagan en las islas Marianas en donde se unió al grupo **«Scharnhorst»**. Su comandante, von Müller, pidió a von Spee libertad de maniobra para efectuar la guerra contra el tráfico en el océano Indico. Acompañado por el barco carbonero **Markomannia**, el **Emden** pudo llegar al golfo de Bengala el 15 de septiembre, gracias a que eludió la proximidad de las unidades británicas.

En esta zona marítima, el tráfico era bastante intenso, debido a los transportes de tropas y provisiones desde la India y Australia hacia Europa y Africa. Los aliados disponían en el océano Indico de un acorazado, de una decena de cruceros británicos, franceses, japoneses y rusos, de algunos cruceros auxiliares y además de cierto número de cañoneras, lanchas rápidas y naves menores.

Antes de que fuese descubierta su presencia, el **Emden** logró capturar ocho naves mercantes y, acto seguido, se apresuró a cambiar de zona de operaciones pasando a la costa occidental de la India. El descubrimiento de su presencia fue provocado por la detención de un barco italiano que el corsario no tuvo más remedio que dejar en libertad ya que enarbolaba bandera neutral. Pero, antes de dejar las aguas hindúes, von Müller quiso bombardear el importante puerto de Madrás. El 22 de septiembre, los disparos del **Emden** incendiaron los depósitos de petróleo y dañaron las instalaciones portuarias.

Después, en dirección hacia el Sur, circumnavegó la isla de Ceilán y la extremidad meridional de la India, singladura en la que consiguió capturar y hundir otras naves enemigas. Arribó a las islas Maldivas y a continuación al archipiélago de Diego García, posesión británica comunicada sólo dos veces al año con el resto del mundo, y a donde todavía no había llegado la noticia del conflicto. Aquí, el **Emden** fue festejado, bien recibido y abastecido... El **Emden** zarpó el 10 de octubre de 1914 y puso rumbo hacia el Norte, capturando otros barcos en las proximidades de las islas Laccadivas. Se dirigió hacia el Este, atravesando de nuevo el golfo de Bengala, y llegó a las islas Nicobaras en donde repostó carbón, mientras decenas de buques aliados lo buscaban en vano desde el Cabo de Buena Esperanza hasta Ceilán y las Indias holandesas.

El 29 de octubre, tras haberse camuflado con una cuarta chimenea para confundir al enemigo, el **Emden** entró en el puerto adversario de Penang, en donde se encontró con el pequeño crucero ruso **Zemtchung** al que cañoneó y hundió.

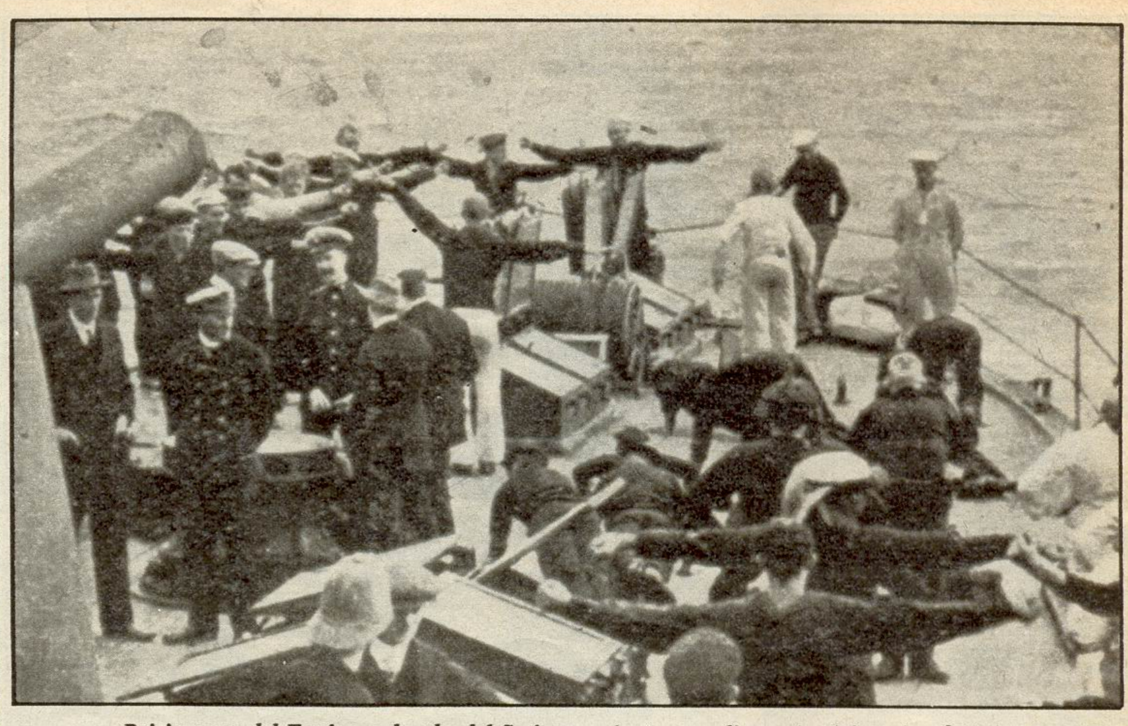
Mientras se disponía a dar igual fin al aviso francés **D'Iberville**, fue avistado por un gran barco de pa-

sajeros que efectuaba su llegada; el crucero alemán salió del puerto para detenerlo, pero se encontró con el cazatorpederos francés **Mousquet** que valerosamente intentó hacerle frente; sin embargo, la artillería del **Emden** lo destruyó en pocos minutos. Entre tanto, otros dos cazatorpederos que se hallaban en el puerto se preparaban para salir tras él, pero en este momento el comandante del **Emden** consideró más oportuno interrumpir la acción y poner rumbo hacia alta mar.

Se dirigió a las islas Nicobaras y después hacia el Sudeste, navegando frente a las costas de Sumatra. Tras haberse aprovisionado de carbón, puso rumbo al estrecho de la Sonda, pero, ante la ausencia de nuevas presas, se dirigió hacia las islas Cocos, a donde llegó en la noche del 8 al 9 de noviembre. El objetivo era destruir la importante emisora de radio y cortar los cables submarinos que ponían en comunicación Europa con Australia, con lo que se eliminaría un importante centro de comunicaciones del enemigo. Pero, apenas fue avistado y reconocido el **Emden**, se lanzó la señal de alarma, recibida muy pronto por el crucero australiano **Sydney** que se encontraba a 50 millas de distancia, en misión de escolta a un convoy. El **Sydney** respondío a la llamada y puso proa hacia las Cocos. Los radiotelegrafistas del **Emden**, que en muchas ocasiones habían salvado el propio barco al interceptar las comunicaciones enemigas, se equivocaron esta vez, ya que estimaron por la señal del **Sydney** que éste se encontraba a una distancia de 250 millas. Von Müller creyó, pues, que contaba con el tiempo necesario para que desembarcasen sus marineros, cortasen los cables, destruyesen la emisora de radio y, a continuación, hacerse a la mar. Este fue el fin.

El **Sydney**, más veloz y potente que el **Emden**, se le vino encima antes de que pudiera intentar la huida. A pesar de la denodada resistencia, después de casi una hora de combate, el **Emden**, semidestruido, fue obligado a lanzarse contra la costa, lo que puso fin a su existencia. En el **Emden** hubo 134 muertos y 65 heridos, de una tripulación de 376 hombres, mientras que el **Sydney** las pérdidas fueron de sólo 3 muertos y 13 heridos.

En tres meses de navegación, el corsario germano había recorrido 30.000 millas y destruyó 16 naves enemigas con más de 70.000 toneladas de arqueo bruto.



Prisioneros del **Emden** *a bordo del* **Sydney**, *mientras realizan ejercicios gimnásticos. Se encuentran con ellos algunos oficiales británicos y el comandante von Müller (a la izquierda, vestido de paisano y con las manos en los bolsillos). Entre los demás oficiales alemanes, de paisano, puede verse también al príncipe Francisco José de Hohenzollern, de espaldas y casi en el centro de la foto, con sombrero gris*

Los últimos corsarios

A pesar de los proyectos previos a la guerra, sólo dos grandes cruceros auxiliares pudieron zarpar en misión desde las bases de Alemania: el **Kaiser Wilhelm der Grosse** y el **Berlin**. El primero, tras haber superado con éxito el patrulleo británico del norte de Escocia, se apuntó tres presas mientras descendía hacia el sur en dirección a las Azores. Detuvo también dos barcos de pasajeros británicos a los que sin embargo dejó en libertad porque transportaban civiles; estos buques emitieron la señal de haberlo descubierto y, al cabo de poco tiempo, cuando se hallaba en las aguas territoriales de la colonia española de Río de Oro, el **Kaiser Wilhelm der Grosse** fue interceptado por el crucero británico **Highflyer** y hundido por éste tras algo más de hora y media de combate.

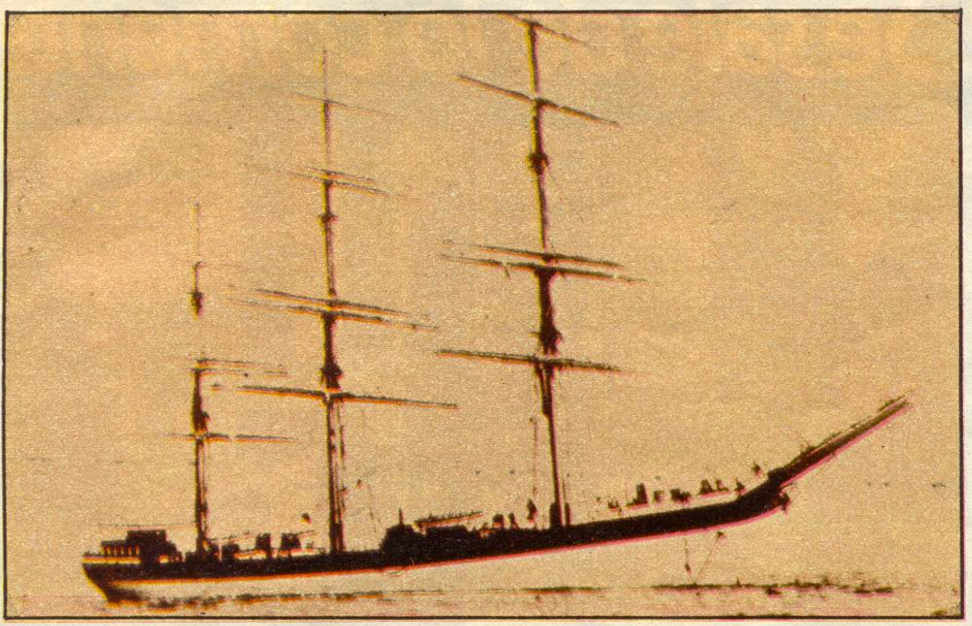
En cambio, el **Berlin**, transformado en un gran minador, zarpó en septiembre de 1914 para ir a sembrar un campo de minas en aguas de Irlanda. Finalizada la misión, viró rumbo a la base, pero el bloqueo naval enemigo lo obligó a cambiar de ruta, por lo que se dirigió a Noruega en donde fue retenido. A causa de las minas que sembró este buque, y aparte de otras naves, acabó sus días el nuevo acorazado británico **Audacious**, que se hundió el 27 de octubre de 1914. El **Audacions** desplazaba 23.000 toneladas y montaba diez cañones de 343 mm. en cinco torres dobles.

La guerra corsaria también fue llevada a cabo por mercantes armados que se encontraban en ultramar en el momento de romperse las hostilidades. El **Prinz Eitel Friedrich**, de 8.800 toneladas, que se hallaba en Tsingtau, fue armado con 4 piezas de 105 mm. 6 de 88 y otras menores. Tras haber zarpado de la base, siguió a la división de von Spee hasta las islas Marquesas, de las que partió para acosar el tráfico en Oceanía y a lo largo de las costas americanas. En sus singladuras, que lo condujeron primero al océano Pacífico y después al océano Atlántico, este buque hundió nueve barcos mercantes; más tarde fue retenido en Newport News, en la costa atlántica de los Estados Unidos, el 11 de marzo de 1915. Diecisiete días después, llegó también al puerto de Newport News el **Kronprinz Wilhelm**, que había zarpado del puerto de Nueva York rumbo a Alemania el 3 de agosto y que pocos días más tarde se había encontrado con el **Karlsruhe** que tenía que proporcionarle el armamento adecuado; sin embargo, la aparición de dos cruceros enemigos había interrumpido la operación, de suerte que el buque sólo pudo embarcar dos cañones de 88 mm. Aun con este modesto armamento, el **Kronprinz Wilhelm** navegó por el Atlántico durante siete meses y contó en su haber con trece presas, sin que fuese descubierto en ningún momento. El transatlántico **Cap Trafalgar** fue desafortunado: cuando estalló la guerra se encontraba en Montevideo y recibió el armamento de la pequeña cañonera **Eber**, o sea dos cañones de 105 mm. y algunas armas menores. El 14 de septiembre de 1914, mientras se abastecía de carbón en las proximidades de la isla de Trinidad, el **Cap Trafalgar** se vio sorprendido por el crucero británico **Carmania**. El combate entre los dos grandes transatlánticos armados fue épico y duró casi dos horas. El **Carmania** sufrió serios daños y se declaró un incendio a bordo, pero sus piezas de 152 mm. acabaron por dar cuenta del **Cap Trafalgar** que se hundió después de haber combatido valerosamente.

Al ver que las grandes naves no eran del todo idóneas para el desarrollo de la guerra corsaria, los alemanes pensaron que podría ser más fructífero el empleo de barcos de carga normales. El **Meteor** fue el primer buque de este tipo al que se dotó de armamento; fue destinado a servir de minador pero se perdió ya en su primera misión, por autohundimiento, con el fin de evitar la captura por parte de las naves británicas del bloqueo.

La segunda unidad mercante armada fue el famoso **Möwe**, un moderno buque bananero provisto de un potente armamento que realizó dos cruceros y que siempre regresó a la patria: el primero, desde el 27 de diciembre de 1915 hasta el 4 de marzo de 1916, y el segundo desde finales de 1916 hasta marzo de 1917.

Durante su primer crucero hundió once barcos y sembró varios campos de minas, en uno de los cuales saltó por los aires el acorazado británico **King Edward**. Durante el segundo, operó sobre todo por el océano Atlántico y destruyó 23 buques, capturó varias naves y destinó dos de ellas a la guerra de corso: el **Geier** y el **Leopard**. El **Greif**, otra nave corsaria de 5.000 toneladas, dejó



El velero corsario **Seeadler** *que participó activamente en la guerra desarrollada por la Marina alemana*

Alemania el 27 de febrero de 1916, armado, como el **Möwe**, con cañones de 150 mm. y lanzatorpedos. A la altura de Bergen, en Noruega, cayó en la red de patrulleros británicos. En el combate que tuvo lugar, el **Greif** fue hundido, pero igual suerte corrió el crucero auxiliar británico **Alcántara**, que lo había interceptado cuando patrullaba junto al crucero **Comus** y el auxiliar **Andes**..

El **Wolf** fue un corsario de particular éxito. Su crucero fue el más largo de todos: casi quince meses, desde el 30 de noviembre de 1916 hasta el 19 de febrero de 1918, y consiguió hundir, con la ayuda de un hidroavión que llevaba a bordo, 14 naves, aparte de los campos de minas que sembró por diversas rutas importantes. Entre los nombres más importantes de los corsarios alemanes, sobresale el del **Seeadler**. Su misión surgió de la comprobación de que el combustible constituía la mayor limitación y el más insidioso de los peligros para los barcos corsarios, por lo que nada impedía que se volviese a la utilización de los veleros. En efecto, el **Seeadler** era un barco de tres mástiles, el ex americano **Pass of Balmaha**, que había sido capturado por un sumergible y enviado a Alemania con una tripulación de presa. El hombre que más defendió la idea del empleo de los navíos de vela fue el conde von Lückner, que recibió el mando del **Seeadler**, transformado en nave corsaria para efectuar la guerra contra el tráfico. Armado con dos piezas de 105 mm y dotado de un motor auxiliar, el **Seeadler**, con una tripulación formada con elementos muy expertos en navegación a vela, zarpó para su misión el 21 de diciembre de 1916. Gracias a su camuflaje, a la bandera noruega y al nombre relativamente noruego de **Irma**, consiguió salir airoso de las inspecciones realizadas a bordo por la Marina británica. En el Atlántico realizó diversos apresamientos y, una vez que hubo pasado al Pacífico, destruyó otras unidades mercantes, antes de que una borrasca lo lanzase contra los escollos mientras limpiaba la carena en las islas de la Sociedad. Así acabó quizás el más romántico, pero o el menos mortífero de los corsarios germanos.

La guerra de los cruceros corsarios alemanes, tanto militares como mercantes, provocó el hundimiento total de 520.000 toneladas de arqueo bruto de la escuadra aliada. Resultado sin duda halagador, enriquecido además por las consecuencias que su obra produjo en la distracción y compromiso de las naves dedicadas a su persecución, así como en la economía de los transportes

1805 "ENGLAND EXPECTS" 1915

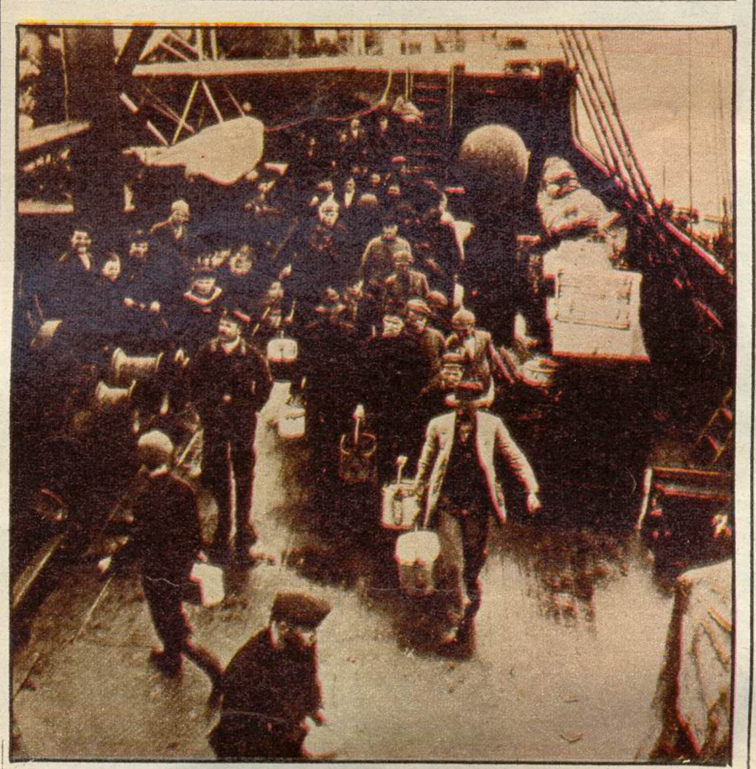
ARE YOU DOING YOUR DUTY TO-DAY?

Cartel de propaganda del año 1915. La llamada de atención a las victorias de Nelson durante las guerras napoleónicas y a las grandes tradiciones del pasado fue una constante en la movilización moral de la Royal Navy y del país

marítimos bélicos, en especial por cuanto se refirió al aumento de los fletes y de los seguros. La epopeya de los corsarios alemanes fue seguramente única y los resultados generales nada despreciables. La realización de la guerra corsaria, que fue descuidada por muchas Marinas, constituyó sin embargo una constante en la concepción estratégica alemana de la guerra marítima.

La lección del primer conflicto mundial fue objeto de un profundo estudio y de una completa evaluación en la preparación de los planes para la guerra sucesiva.

La II Guerra Mundial ofreció también a la Marina alemana grandes oportunidades de realizar este tipo de operaciones: de nuevo fueron cruceros y buques mercantes armados los que se adjudicaron la tarea de la guerra de corso contra el tráfico aliado en los océanos Atlántico, Indico y Pacífico. Y en esta ocasión los resultados fueron tales que, por encima de las pérdidas infligidas a la escuadra enemiga, la ventaja estratégica más válida fue la de distraer barcos y aviones, recurso al que fueron obligados los aliados, con todas las consecuencias que tal maniobra implicaba. La guerra de corso ha quedado como una característica de la Marina alemana en los dos conflictos mundiales, ya que ninguna otra la adoptó como hizo ella. Y esto reside también en el hecho de que este tipo de guerra consiste en un conjunto de operaciones navales oceánicas que son efectuadas por la Marina que se encuentra en inferioridad de condiciones y que descubre, con relativamente pocos medios, la manera de poder perjudicar el intenso tráfico del superior enemigo marítimo e imponerle un despliegue de fuerzas y, por consiguiente, una dispersión de medios que, de otro modo, podría concentrarse en teatros operativos más importantes.



El crucero Wolf, *una nave corsaria de particular éxito, a su regreso a Kiel, mientras marineros aliados, hechos prisioneros durante la misión, son llamados para repartir el rancho*

La lección alemana de la guerra de corso en dos guerras mundiales fue objeto de un atento examen, en los primeros años de la segunda posguerra, por parte de la Marina soviética, en aquel entonces indudablemente muy inferior a la potencia naval aliada. Tanto es así que realizó un ambicioso programa de construcciones navales, basado sobre todo en un nutrido grupo de grandes cruceros de la clase «Sverdlov», caracterizados por una amplísima autonomía. Era evidente que a éstos se les reservaba el desempeño de la tarea de la guerra corsaria según los cánones y la experiencia obtenidos por la Marina alemana en dos guerras. Sin embargo, la rápida evolución de las situaciones y los medios muy pronto dejó obsoleta esta perspectiva de renovación de la vieja guerra corsaria.